

ENTREVISTA

# Alejandro López. "El Puerto de Buenos Aires necesariamente debe redefinirse"

El gerente de logística intermodal de la naviera Hamburg Süd hace una lectura de la actualidad nacional en infraestructura y costos; aguarda una mayor presencia del tren y de la hidrovía

Texto **Alejo González Prandl** | REDACCIÓN EXPOTRADE

Mientras esquivo las pesadas piedras del camino para continuar su crecimiento y aguarda soluciones a históricos conflictos del sector, Hamburg Süd en el país sostiene una vara que promete estar a la altura de la competitividad que la región demanda.

Por lo pronto, para Alejandro López, gerente de Logística Intermodal de la compañía, una alta concentración carretera, deficiencias en infraestructura, un escaso transporte ferroviario, problemas legales y una alta presión impositiva arman un combo que impide desarrollar las operaciones con eficiencia en el país.

Desde su incorporación a Maersk Line, Hamburg Süd sigue manteniendo su independencia con una posición de liderazgo en la Argentina y Brasil. Tanto en Zárate como en Rosario posee más del 60% del mercado, producto de una persistencia de trabajo junto a la firma Alianza. Más allá de las promesas y los planes gubernamentales en ejecución, López destacó que la naviera articula una serie de proyectos para mejorar la calidad que ofrece a sus clientes.



**MINIBIO**

**Hamburg Süd**  
A cargo de la logística y operaciones de la empresa para la Argentina, Uruguay y Paraguay desde 2013

**Trayectoria**  
Se desempeñó en la misma empresa desde la década del 90 en el área de tecnología y asuntos legales para la Argentina, Uruguay y Paraguay

**1** - ¿Qué acciones están llevando a cabo para optimizar las operaciones?  
**2** - A través del producto *truck to vessel conversion*, estamos tratando de reducir los costos logísticos que implica la matriz de transporte del camión al buque. Eso significa que hacemos alianzas estratégicas en la Argentina y en Brasil con terminales y transportistas para que nuestra oferta de servicios sea más baja en términos económicos que el autotransporte. Además, tiene que ser lo suficientemente atractiva como para que el tiempo de tránsito, aunque sea un poco mayor, justifique la opción por el buque en términos de costos. Estamos siendo muy exitosos en eso. Tenemos muchos clientes que han ido cambiando a esta filosofía y se han ido subiendo a este nuevo producto. En Buenos Aires, seguimos siendo líderes y no visualizamos más que beneficios. Contamos con más conexiones in-

ternacionales; a su vez, Alianza está siendo potenciada cada vez más. Hay una clara tendencia a fortalecer la marca.  
**3** - ¿Desde cuándo y cómo se fue implementando?  
**4** - Este producto fue un éxito en Brasil. Hace dos años empezamos tímidamente a desarrollarlo y el año pasado fue un tema en el que hicimos mucho hincapié.  
**5** - ¿Qué opina sobre la matriz de los costos logísticos en el país?  
**6** - Hay varios problemas en la Argentina. Primero, una alta concentración carretera. Básicamente el transporte multimodal es realizado a través de camiones. Hemos heredado una red ferroviaria sobre la que el Gobierno está haciendo grandes esfuerzos para poner en valor, pero lleva un tiempo. Es ineludible que en un país llano y extenso como la Argentina, el tren tiene que tener un rol, al igual que la hidrovía, pero posee una participación escasa.

**Hay una discrepancia entre los medios de transporte en la aplicación del impuesto al valor agregado. Es un inconveniente que claramente existe en la Argentina en términos impositivos**

En ese sentido, encontramos problemas de infraestructura, en el marco legal y en el impositivo.  
**7** - Por ejemplo...  
**8** - Si se quiere usar un camión o ferrocarril en el tramo previo a una exportación, se está incorporando el impuesto al valor agregado (IVA). Si se eligiera por el

modo marítimo, ese IVA no sería cargado. Hay una discrepancia entre los medios de transporte en la aplicación del impuesto al valor agregado. Es un inconveniente que claramente existe en la Argentina en términos impositivos. Por otra parte, falta la implementación de la ley de transporte multimodal, que está sancionada.  
**9** - ¿Cómo se desarrolla un buen sistema portuario?  
**10** - Los puertos necesitan que sean alimentados y en eso el país tiene deficiencias. El caso típico es Buenos Aires porque tiene un sistema muy complejo para que la carga llegue, lo que la encarece. Si se quiere ingresar por ferrocarril a ese puerto, hay reglamentación de horarios, régimen de longitud de la formación y problemas para acceder con camiones. Es verdaderamente difícil. Y aún más ahora con la obra del Paseo del Bajo. Cuando termine, va a ser algo fantástico. Mientras tanto, hay que sobrevivir. Además, hace falta un cambio re-

gulatorio y que haya eficiencia en el trabajo, algo que necesariamente debe ser revisado. Los costos son, en definitiva, los que mandan. El Gobierno debe tener reglas claras, porque piden que uno sea competitivo, pero la matriz impositiva es extremadamente alta o hay una obligatoriedad en contratar una cantidad supernumeraria de personal.  
**11** - ¿Observa políticas desde el gobierno nacional que busquen dar solución a estos temas?  
**12** - Es claro que sí. El Gobierno está tratando de cambiar esa situación. Por eso el plan de inversiones ferroviarias. Lo que pasa es que no se puede reconvertir tanto daño de tantos años en un plazo tan corto. La ansiedad es superior a la realidad. Hay una gran cantidad de concesiones que hay que honrar y este Gobierno las respeta.  
**13** - ¿Qué medidas se deberían tomar para integrar al puerto a otros modos de transporte?  
**14** - Primero habría que definir qué puertos queremos a 10, 20 y 50 años. ¿Lo queremos en Buenos Aires? ¿Cuál va a ser el tipo de buque que vamos a operar? ¿Cuánto vamos a producir? ¿Cuántos contenedores vamos a generar para poder justificar un puerto? ¿Qué productos vamos a sacar? Seguramente el Gobierno esté diagramando acciones para dar respuestas, pero necesitamos saber si se justifica o no tener un puerto en Buenos Aires.  
**15** - ¿Cómo ve a ese puerto?  
**16** - No es moderno... tiene una tecnología antigua. Necesariamente debe ser redefinido.  
**17** - ¿En qué proyectos está trabajando Hamburg Süd actualmente?  
**18** - Estamos implementando muy fuerte el desarrollo del ferrocarril desde Salta, Barranqueras (Chaco) y Mendoza, hasta Tucumán y Córdoba. Buscamos promover una suerte de puertos secos para que la gente pueda trabajar desde su zona regional, como si estuviesen exportando directamente su mercadería. Tenemos un interesante abanico de áreas productoras en nuestro radar. ●

**Toribio Achával** INMUEBLES INDUSTRIALES & LOGÍSTICOS

industria@toribioachaval.com

**4819-4040**